Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

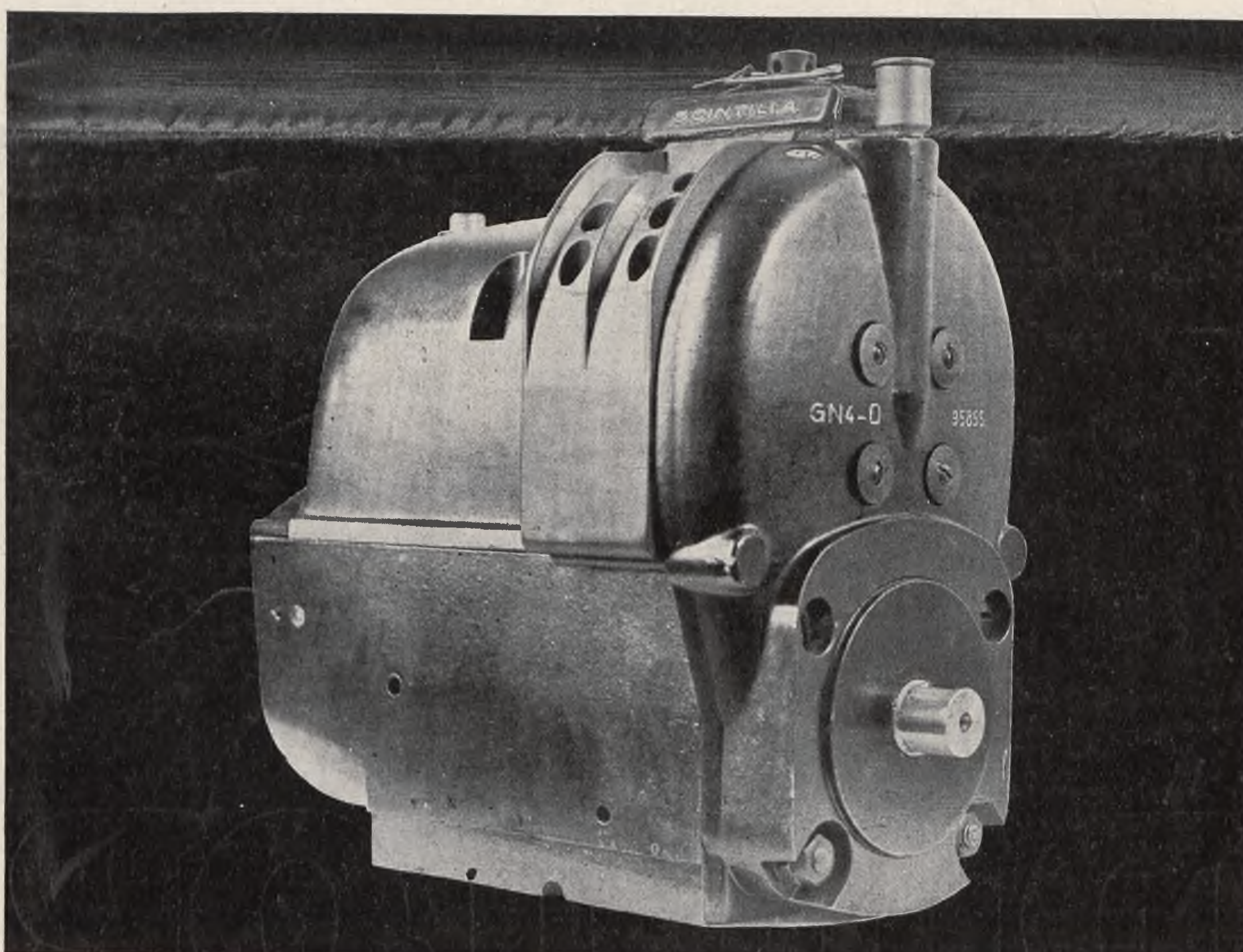
POLSKI TOURING KLUB
PTK

Auto i Turysta

Oficjalny organ Polskiego Touring Klubu

ROK I
Nr. 6

15 CZERWIEC
1930 ROKU



Na raidach i wyścigach zwyciężają niezawodne aparaty SCINTILLA, Warszawa, Bagatela 15

CENA 80 GR.



DUNLOP

Auto i Turysta

ROK 1 WARSZAWA, 15 CZERWIEC 1930 Nr. 6

Nierozwaga — czy zła wola?

W jednym z poprzednich numerów naszego pisma poruszona została sprawa zupełnie niezrozumiałej dla nas obojętności polskich hotelarzy na interesy Polskiego Touring-Klubu. Apel nasz odniósł skutek, który bez wahania nazwać możemy dobrym. Daleko jeszcze wprawdzie do tego, by ogół hotelarzy zrozumiał bezpośrednie korzyści, płynące dlań ze współpracy z Polskim Touring-Klubem, by przemówił przezeń obowiązek, jaki ciąży na każdym, kto z turystyką ma cokolwiek wspólnego — a do nich hotelarze należą, jako jedni z pierwszych — niemniej jednak stan faktyczny uległ znacznej poprawie. Mamy do zanotowania szereg zgłoszeń poważnych przedsiębiorstw hotelowych, które w zrozumieniu naszych i swych własnych interesów, przyznały członkom Polskiego Touring-Klubu ulgi czasami dość znaczne.

Z kolei rzeczy poruszyć należy ważną sprawę restauracyj, znajdujących się w większych i mniejszych miejscowościach, na wszystkich szlakach polskiej turystyki. Nie chodzi nam w tej chwili o zniżki w restauracjach, lecz o coś zupełnie innego Restauracje wszystkie dadzą się podzielić na dwie grupy: brudnych, niepewnych co do świeżości produktów, niechlujnych w nakryciu, niedbałych o dobór najskromniejszych nawet potraw — i tych drugich, luksusowych, które, jak to się popularnie nazywa, „drą skórę z człowieka". Typ restauracji pośredniej, schludnej, czystej, dysponującej kilkoma może, lecz zdrowemi i apetycznemi potrawami i taniej — to okaz tak rzadki, że każdy turysta skwapliwie adres takiego przybytku notuje sobie i innym go do wiadomości podaje. Korespodenci nasi czynią to ku wygodzie naszych Czytelników — ten jednak sposób jakkolwiek dobry, sprawy restauracyj jeszcze nie rozwiązuje.

W jednem z zachodnich państw Europy środkowej tamtejszy Touring-Klub zawarł z szeregiem restauracyj umowy, na podstawie których restauracja jest w pewnym zakresie finansowana przez Klub, podlega jednak ścisłej jego kontroli. Są to, rzekłbym, „autoryzowane restauracje" Touring-Klubu. Ażeby jednak dostać się na listę kandydatów takich autoryzowanych restauracyj,



Przecudny Ojców stał się terenem ostatniego wyścigu górskiego o Mistrzostwo Polski. Czarowne piękno Ojcowa i Pieskowej Skały powinno stać się celem wielu turystów, którzy okolic Ojcowa nie znają, a którzy pragną poznać piękno kraju rodzinnego.

neleży uprzednio już wykazać się dobremi chęciami. Polski Touring-Klub przy swym szybkim rozwoju, a tem samem przy wzrastających środkach materjalnych, w niedalekiej już przyszłości mógłby przystąpić do rozważania projektu autoryzowanych restaracyj — do tego jednak panowie restauratorzy sami muszą się przyczynić przez bezwzględne podniesienie dotychczasowego kulturalnego i zdrowotnego poziomu ich przedsiębiorstw. Klub będzie się zawsze interesował przedsiębiorstwami dobremi — złe gotów jest nawet publicznie piętnować i ostrzegać przed nimi członków Klubu.

Niewiem, czy nierozwaga, czy niezrozumienie własnych interesów, czy może zła wola kieruje dotychczasowym stanem rzeczy. Radzibyśmy jednak, by uległ on jaknajrychlej zasadniczej zmianie. Jest to zarówno dla rozwoju turystyki, jak dla interesów panów restauratorów, rzeczą nieodwołalną.

Kogo karać?

Coraz wzmagające się tempo ruchu kołowego w stolicy i okolicach wytworzyło szereg bolączek, typowych dla tego ośrodka.

Bolączki te rozdzielić można na kilka kategorji. Stając na gruncie powodów bolączek, podzieliłbym je na powstałe z winy: jezdni, pojazdu, kierowcy, przechodnia oraz niedosoknałości przepisów o ruchu kołowym i niewłaściwego ich wykonywania.

Każdy z nas, używających dróg publicznych, miałby coś w tych rzeczach do powiedzenia, każdy odczuwa w sposób sobie właściwy przeszkody i wady organiczne lub uleczalne szosy polskiej, ulicy polskiej.

Jedynie zgrupowanie obserwacji, bezstronne oddzielenie „wrażeń" od poważnych zarzutów dać może materjał do poprawy braków, błędów i niedopatrzeń, jakie niewątpliwie w zarządzeniach drogowych i praktyce istnieją i istnieć będą zawsze.

Sądzę, że celowem byłoby omawianie nietylko samych faktów, lecz równoczesne wskazywanie sposobów zapobiegania im, co w niejednym wypadku cennem będzie dla czynników miarodajnych, normalnie przeciążonych pracą bieżącą.

* * *

Codzień słyszy się o przejechaniach. Codzień pisma codzienne podają rubryki wypadków pod soczystemi tytułami, po przeczytaniu których włos staje dęba, w głowie zaś rodzi się przekonanie, że najniebezpieczniejszym szkodnikiem ludzkości jest samochód i prorok jego — kierowca.

Ja osobiście prowadzę inną kronikę—kronikę **uniknietych** wypadków dla mojego skromnego wehikułu, wtedy, gdy sam go prowadzę. Rubryka ta wskazuje, że powodami wypadków w 60% są przechodnie. Szczególniej okolice ulic bocznych i gęsto zaludnionych, gdzie w dodatku przechodzą linje tramwajowe, stwarzają co chwila niebezpieczne sytuacje.

Im bliżej centrum, tem sprawa przedstawia się lepiej. Jedynie w dni sobotnie i przedświąteczne, oraz święta, niebezpieczeństwo wzrasta i w centrum, co tłomaczę sobie zresztą pielgrzymką ludności z okolic handlowych.

Jazda przez ulice boczne zamieszkane przez ludność uboższą, lub bogate w drobne sklepiki jest jednem pasmem wymykań się przed filuternie pomykającym przed kołami **wypadkiem.**

Wszyscy o tem wiedzą, że jezdnie ulic takich uważane są przez zamieszkałą tam ludność za najhygieniczniejszy zakątek, nadający się szczególnie dla wyrabiania zalet fizycznych i moralnych przyszłych obywateli Rzeczypospolitej. Wszyscy o tem wiedzą, że każdy z tych młodych Polaków uważałby sobie za despekt gdyby szerokość ulicy przekroczył inaczej, niż na parę metrów przed zbliżającym się samochodem.

Poważny kupiec, wychodzący ze sklepu przy danej ulicy uważa, że interes, jaki ma do załatwienia po przeciwnej stronie, zbyt jest pilny, by stać było jego brodatą osobę na zatrzymanie się i rozejrzenie, czy kto nie nadjeżdża. Kropi przed siebie galopem, kręcąc w palcach obfitą brodę.

Najechano na dziecko, które wyskoczyło z poza tramwaju pod koła samochodu? Zebrany tłum chce zlinczować szofera; za co? Bo dziecko było nieostrożne. Brodaty kupiec nie został przejechany dzięki przytomności umysłu kierowcy? Na zwróconą uwagę uważa za stosowne odpowiedzieć niegrzecznie krzykiem: „trzeba trąbić".

Przed bramą na jezdni stoi motocykl ze zgaszonym silnikiem: z bramy wypada dziewczynka i uderzywszy się o maszynę, kaleczy rączki: zebrana grupa osób zwraca się do motocyklisty z surowym monitem: „trzeba uważać".



Możnaby się śmiać, gdyby się nie chciało płakać!

Ale jaka na to rada? Jedna i tylko jedna: **kary!**

Może mój projekt jest niewykonalny, może idę zbyt daleko, ale uważam, że pewna ilość znanych ze swego opanowania kierowców prywatnych, zrzeszonych, winna posiadać prawo wymierzania kar za przestępstwa tego typu, złapane in flagranti. Jeżeliby to było niemożliwe, to bodaj prawo legitymowania odpowiednich osób, celem przeprowadzenia dalszego postępowania na zwykłej drodze.

Wystarczyłoby może samo zobowiązanie policji do spisywania protokółów, względnie wyznaczania grzywny na żądanie i odpowiedzialność osób, zaopatrzonych w odpowiednie legitymacje.

Przeciętnego obywatela nie przestrasza groźba śmierci lub kalectwa, gdy nie jest zupełnie bezpośrednia, grzywna natomiast zmusi go w sposób daleko skuteczniejszy do szanowania przepisów ruchu kołowego, niż nauka chodzenia, wymyślania kierowcom (na które tem samem odpowiada), lub papierowe zarządzenia władz, których nawet nie czyta, bo nie dotyczą podatków.

Zapyta ktoś jednak, dlaczego nie pozostawić tych spraw policji, jedynie powołanej do spełniania tego rodzaju czynności?

Dlatego, że obecnie policja zbyt jest zaabsorbowana samym skomplikowanym procesem regulowania ruchu.

Dlatego, że mimo posiadanych uprawnień, na wykroczenia przechodniów patrzy przez palce.

Dlatego, że nie może znajdować się jednocześnie wszędzie i we wszystkich godzinach dnia i nocy.

Dlatego, że na kilkakrotne zwrócenie się ze strony energiczniejszych kierowców po unikniętym wypadku odpowiadała, że niema czasu zajmować się takiemi błahostkami, ku tryumfowi zatrzymanego przez kierowcę anarchisty samochodowego.

Gdy nas nie bronią, bronić się musimy sami i o to prawo do samoobrony wołamy!

Ga - Tse.

ZWIEDZAJCIE **MIĘDZYNARODOWĄ WYSTAWĘ w LIÈGE** OD 3.V. DO I. X.

bądźmy oszczędni

Pomijając ten najbardziej oczywisty fakt, iż najprostszym sposobem zaoszczędzania paliwa jest stałe przetrzymywanie samochodu w garażu, zauważyć należy, iż oszczędność uzależniona jest od szeregu całego czynników, jak typ samochodu, charakterystyka silnika, sposób regulacji zapłonu, właściwe stosowanie przekładni, właściwe smarowanie i t. d. Zatrzymamy się tu na najważniejszych danych, dotyczących oszczędności w prowadzeniu samochodu.

Przedewszystkiem zaznaczyć trzeba o konieczności unikania zbyt silnego uciskania akceleratora przy ruszaniu z miejsca. Takim samym trwonieniem paliwa jest zbyteczne zatapianie gaźnika przy uruchamianiu silnika, benzyna bowiem nie powinna wyciekać z komory pływakowej. Zagadnieniem niezmiernie doniosłej wagi jest właściwe smarowanie, dzięki któremu uzyskujemy dobre uszczelnienie tłoków, a więc unikamy przedostawania się paliwa do karteru i rozcieńczania oleju. Po tych wstępnych uwagach przejdziemy do samego zagadnienia oszczędnego prowadzenia samochodu.

Wypadek 1. Zakładamy, iż samochód zaopatrzony jest w znakomicie wyregulowany gaźnik z automatyczną regulacją oraz w magneto z zapłonem stałym lub automatycznem ustawianiem. Kierowca niema potrzeby troszczenia się o te aparaty. Zasadniczo przyśpieszanie nie powinno następować przy użyciu t. zw. manetki na kierownicy samochodu, lecz przy użyciu akceleratora (wyjątkiem jest, o ile go kto jeszcze ma, samochód Forda model T). Zresztą w niektórych konstrukcjach manetka na kierownicy zezwala na otwieranie przepustnicy jedynie do trzeciej części możliwego jej rozwarcia. Przesuwanie przepustnicy powoduje zwiększony dopływ mieszanki, a tem samem zwiększoną szybkość samochodu. Szybkość zaś jest jednym z największych wrogów oszczędności. Dla każdego samochodu ustalić można jednak pewną indywidualną szybkość, odpowiadającą minimum zużycia paliwa. Szybkość tę nazwiemy szybkością najmniejszego zużycia paliwa czyli szybkością najoszczędniejszą. Dla dokładniejszego zrozumienia sprawy powiemy, iż w zasadzie zużycie paliwa jest proporcjonalne do szybkości, za wyjątkiem jednak szybkości małych, w granicach których zużycie to jest prawie jednakowe. Dla samochodu, mogącego rozwijać szybkość 80 — 90 klm./godz. owa szybkość najoszczędniejsza znajdować się będzie mniej - więcej w granicach 40 — 50 klm/godz. (wg. Benoist'a). Przekroczenie tej szybkości zwiększy gwałtownie zużycie paliwa. Ustalenie tej szybkości najoszczędniejszej, jako czynnika, jak powiedzieliśmy, nawskroś indywidualnego jest jedynie kwestją czasu i doświadczenia nad daną maszyną.

Czynnikiem, zwiększającym raptownie zużycie paliwa, jest zmiana biegów, połączona zawsze prawie z koniecznością gwałtownego zwiększenia obrotów silnika. Dlatego też najmniejszym zużyciem paliwa nacechowana jest jazda na przekładni bezpośredniej. Wskazanem jest tedy branie wzniesień na przekładni bezpośredniej, raczej nawet z rozbiegu, ilość bowiem paliwa, zużyta dla rozbiegu, będzie stanowczo mniejszą od ilości paliwa, zużytej przez zmianę przekładni. Zmiana biegów następować powinna jedynie w wypadkach koniecznych, wymaganych nietylko przez wzgląd na oszczędność, lecz i na mechaniczną stronę pracy silnika.

Przy zjazdach z pochyłości wypadało-by nietylko zdjąć nogę z akceleratora, lecz i manetkę na kierownicy przesunąć zupełnie w kierunku zamknięcia dopływu gazu. Jednak z punktu widzenia mechanicznego, który nie pozwala na zmuszanie silnika do pracy w tak niezdrowych warunkach zupełnego zamknięcia dopływu gazu, jest to rzecz niewskazana. Widzimy tedy, iż ścisłe przestrzeganie norm oszczędności koliduje z wymaganiami dobrego działania silnika.

Wypadek 2. Zakładamy, iż samochód wyposażony jest w gaźnik z regulacją powietrza dodatkowego i w magneto z odręcznym przestawianiem zapłonu.

Co dotyczy gaźnika, to w zasadzie gaźniki, o jakich mowa, zaopatrzone są w korektory, których rączka umieszczona jest na desce rozdzielczej przed kierowcą. Gaźniki Zenith, bardzo u nas rozpowszechnione, mają na takim korektorze napisy: Depart, Normal, Air. W pozycji Depart — zapuszczanie silnika — gaźnik winien pracować jedynie w chwili uruchamiania silnika. W pozycji Normal — normalnie — gaźnik pracować będzie w czasie jazdy po mieście lub na innych przekładniach, niż bezpośredniej, wreszcie w każdym-bądź razie do czasu rozgrzania się silnika. Pozycji Air — powietrze — niema celu stosować przed rozgrzaniem się silnika, jak też zanim samochód nie posuwa się po szosie. Ta ostatnia pozycja wymaga umiejętnego jej stosowania, zbyt długotrwała bowiem jazda na tej pozycji spowodować może wysoką temperaturę i rozgrzewanie się części silnika, narażonych na bezpośrednie zetknięcie się z mieszanką, a więc przedewszystkiem tłoków i zaworów, szczególnie wydechowych.

Przy zjeździe należy stosować pozycję Air.

Poszczególne fabryki samochodów stosują często swoje własne korektory (np. Renault).

Nie od rzeczy będzie położyć w tem miejscu nacisk na właściwą regulację i na właściwe operowanie korektorem gaźnika, co ma decydujące znaczenie dla umiejętnego wykorzystania oszczędnego prowadzenia samochodu. Dla osiągnięcia pożądanego celu jaknajmniejszego zużycia paliwa stosować należy najmniejsze rozpylacze, przy jakich osiągamy należytą pracę silnika. Nie wolno jednak zapominać o tem, iż gaźnik, uregulowany dla celów najmniejszego zużycia paliwa, wymagać będzie częstszej zmiany przekładni, co znów stwarza sytuację, wymagającą zwiększonego zużycia paliwa. Najodpowiedniejszem jest stosowanie najmniejszego z tych rozpylaczy, przy których osiągamy maksimum szybkości.

Co do zapołnu, to sprawa właściwego ustawienia go wpływa w wielkim stopniu na przebieg oszczędności. Zważmy, iż regulowanie zapłonu ma na celu zapalanie mieszanki w odpowiedniej chwili, przeważnie wówczas, gdy tłok w takcie sprężania nie znalazł się jeszcze w swym górnym martwym punkcie. Podajemy tu w ślad za Benoist kilka podstawowych prawideł, dotyczących ustawiania zapłonu i obliczonych na maksimum oszczędności.

1. W zasadzie stosować należy maksimum przyśpieszenia.

2. W szczególności maksimum przyspieszenia stosować należy do silnika jeszcze chłodnego; zmniejszenie przyspieszenia może następować jedynie w miarę rozgrzewania się silnika.

3. W zasadzie przyspieszanie winno wzrastać proporcjonalnie do szybkości obrotów silnika.

4. Przyspieszenie winno być odwrotnie proporcjonalne do stopnia napełnienia cylindrów mieszanką; dla szybkości ściśle określonej wypadnie stosować przyspieszenie zwiększone, ilekroć zmniejszymy dopływ mieszanki.

5. Zasada, iż przyspieszenie winno być tem większe, im uboższą jest mieszanka, jest słuszną jedynie w pewnych granicach. Często dla danego przyspieszenia stwierdzić można, iż zubożenie mieszanki poza pewien stały stosunek benzyny i powietrza powoduje łatwo dostrzegalne stukanie silnika i że, nie dotykając zapłonu, można owo stukanie usunąć przez wzbogacenie mieszanki.

Wpływ przestawienia zapłonu na oszczędność zużycia benzyny zależy od typu silnika, od warunków karburacji, od stopnia sprężania i t. d. Benoist podaje, iż przy szybkości 45 klm/godz. gdy zużycie paliwa przy maksymalnem przyśpieszeniu wynosi 71/100 klm., wzmaga się ono przy nieznacznem zmniejszeniu przyśpieszenia do 81 i sięga 121 przy przyśpieszeniu minimalnem.

Uzupełniając uwagi, dotyczące magneta i zapłonu, wskazać należy na to, iż drobne nawet uchybienia w nienagannym działaniu silnika czy zapłonu wpływają na zwiększenie zużycia paliwa. Należeć do nich będą zarówno zakopcone czy słabe iskry dające świece, jak niewłaściwy olej, przebity zbieracz magneta, uszkodzony rozdzielacz, wytarte styki przerywaczy i t. d.

Jednym z najpoważniejszych czynników mających wpływ decydujący na oszczędność, jest należyte rozgrzanie silnika i zasysanego powietrza (przeważnie za pomocą spalin). Niedostateczne podgrzanie wywołuje skraplanie się mieszanki wybuchowej i osiadanie jej w postaci niespalonej wewnątrz cylindra. Karburacja staje się złą, praca silnika nierównomierną. Jazda przy nieodpowiednio rozgrzanym silniku, w szczególności w czasie chłodu, wykazuje niewiarygodne wprost zużycie paliwa. Wynika stąd, iż regulacja mieszanki winna być dokonywana przy rozgrzanym silniku.

Reasumując powyżej powiedziane, możnaby przyczyny nadmiernego zużycia paliwa podzielić na trzy grupy:

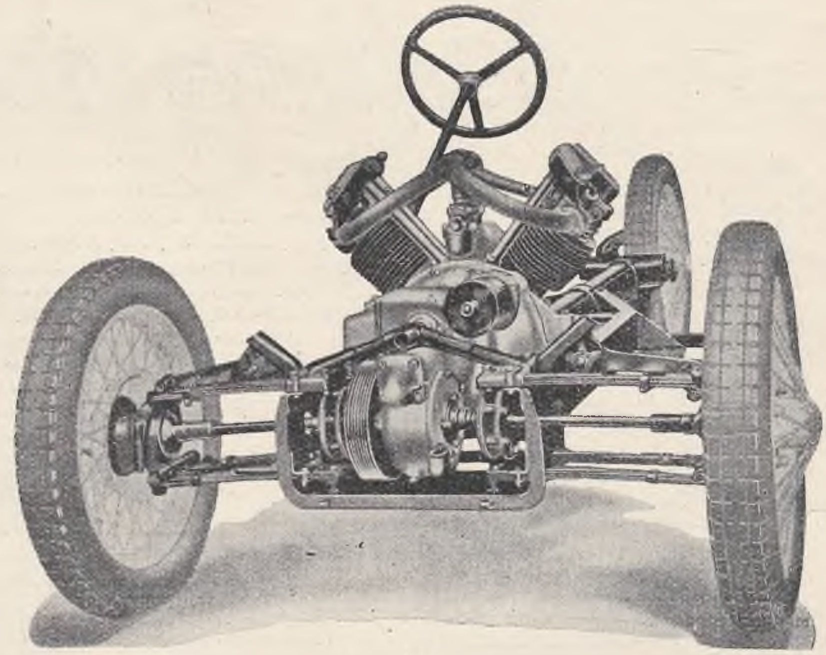
a) do przyczyn natury mechanicznej zaliczyć trące hamulce, znacznie obciążające pracę silnika, ślizganie się sprzęgła i wadliwą przekładnię, zmuszającą silnik do wykonywania zbyt wielkiej liczby obrotów.

b) do przyczyn, wynikających z działania silnika, zaliczyć należy przedewszystkiem przerwy w zapłonie (magneto i świece) oraz wadliwe ustawienie zapłonu, przeważnie ze zbyt małem przyśpieszeniem.

c) wreszcie do prupy przyczyn różnych zaliczyć wypada straty paliwa, wynikające bądź to na skutek jakiejś nieszczelności w przewodach, bądź też na skutek niezupełnie dotartych zaworów czy nieszczelnych z powodu złego ich smarowania tłoków.

Kl.

2 3 CZY 4 KOŁA ?



Ciekawy wygląd od przodu trójkołowca P. S. A. z napędem na przednie koło.

Nauka statyki poucza nas, że przedmiot podparty w trzech punktach nie leżący na jednej prostej, utrzymuje się w równowadze stałej. Aby więc samochód był w równowadze, wystarczy, aby posiadał 3 koła. Dobrze, odpowie czytelnik, ale wszak natura sama stworzyła istoty na czterech, a nie na trzech nogach — wszak ani koń, ani krowa na trzech nogach nie chodzi. My na to odpowiemy, że ta sama natura stworzyła najdoskonalszy ze swych tworów — człowieka, który nawet trzech niema nóg, a tylko dwie. Wprawdzie nie zawsze człowiek utrzymuje się w równowadze na tych dwóch punktach oparcia, ale przyczyny są przeważnie nietyle mechanicznej, ile alembikowo - gastronomicznej natury. Mimo więc wszystko, twierdzić można zgodnie z teorją, że co stoi conajmniej na 3 podporach, — stoi pewnie. Gdy tych podpór jest więcej niż potrzeba, to staje się to szkodliwem. Niedarmo mądrość ludowa stworzyła przysłowie „potrzebny, jak piąte koło u wozu". Szereg fabrykantów samochodów powiedział sobie inaczej: „potrzebne, jak czwarte koło u samochodu" — i zaczęto budować wozy trójkołowe.

Było to już bardzo dawno — u świtu automobilizmu. Budowano wtedy trycykle — coś pół-samochodu, pół-motocykla z wózkiem: dwa koła z tyłu, jedno na przodzie. Kierownica rowerowa, napęd na tylne koła. Karoserja w kształcie koszyka. Ni to, ni owo — ot — dziwoląg. Niedługo też te biedactwa chodziły. Zwykle po roku istnienia fabryka likwidowała się, gdy pierwsi zawiedzeni nabywcy rozgłosili dostatecznie szeroko swój zawód. Potem przyszła wielka wojna — nie czas na sportowe eksperymenty.

Po wojnie rzucono się na budowę tanich samochodów. Słaby silnik, tandetne wykonanie, wszystko w minjaturze — poprostu normalny samochód, lecz wymiary lilipucie. Prędko i to minęło — publiczność nie da się długo nabierać. Dziś już nie słyszy się o samochodach 3, 4 lub 5-o konnych — tempi passati.

Grecy starożytni mówili „panta rei" — to znaczy wszystko płynie, chcąc tem zadokumentować wieczysty postęp ludzkości. Na to w swej semickiej mądrości odparł rabbi Ben-Akiba — „wszystko to już było" — czyli nic nowego pod słońcem. Nam, współczesnym wydaje się, że obaj mieli potrosze rację: bo choć dziś konstruktorzy wrócili do starej koncepcji trójkołowca, jakże inaczej on obecnie wygląda!

Widząc, że dalsze obniżenie ceny wozu popularnego nie jest możliwe bez jakiejś zasadniczej zmiany w konstrukcji, zwrócono ponownie uwagę na zbyteczność czwartego koła. Dziś już cały szereg fabryk w Anglji, Francji, a nawet Czechosłowacji buduje trójkołowce, które, o dziwo, okazały się znakomite w praktyce. Jedno koło, napędzane łańcuchem, daje się z tyłu, dwa — na przodzie — z normalną samochodową kierownicą. Odpada wał kardanowy i ciężki, a nieresorowany dyferencjał oraz czwarte koło. Waga nieresorowana staje się dużo mniejsza. Wóz lepiej trzyma się drogi, bo na skrętach nie ma tak wielkiej inercji. Zużycie materjałów pędnych oraz gum jest mniejsze. Odpada zupełnie koszt czwartego koła wraz z ogumieniem. Karoserje są takież, jak w normalnych wozach; szybkość w modelach wyścigowych zbliża się do 200 km/godz.

Nabywcy trójkołowców napewno nie będą rekrutować się z pośród posiadaczy Rolls-Royce'ów lub Voisin'ów, ale niejeden motocyklista, lub nawet Fordzista, z zapałem do tej nowości dopadnie.

Chociaż samochody w postaci ostatnich modeli uważamy za szczyt doskonałości w dziedzinie pojazdów mechanicznych, to jednak należy przyznać, że ich cena kupna i droga eksploatacja musiała myśli konstruktorów skierować ku wytworzeniu takiego pojazdu, któryby powyższych stron ujemnych nie posiadał, zatrzymując jednak zasadnicze cechy samochodu.

Dążenia konstruktorów zostały uwieńczone pomyślnym skutkiem. Zaczęto z początku pojedyńczo, a następnie na szeroką skalę produkować pojazdy, które w rzędzie pojazdów mechanicznych zajmują pośrednie miejsce pomiędzy samochodem i motocyklem. Nazwano je trójkołowcami ze względu na to, że konstrukcja ich przewiduje tylko trzy koła.

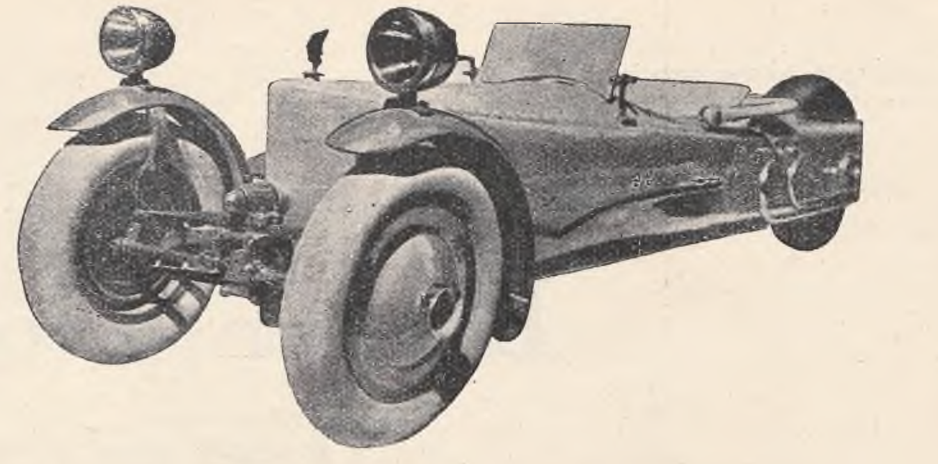
Wygląd ich, zbliżony do wyglądu samochodu 4-o kołowego jest spowodowany konstrukcją tylko karoserji, gdyż podwozie jest podwoziem motocyklowem o bardziej nieco skomplikowanej ramie. Co do wyposażenia trójkołowca i szczegółów wykonania to posiadają one raczej charakter samochodowy.

Chcąc podzielić trójkołowce na zasadnicze grupy, musimy po pierwsze zwrócić uwagę na sposób rozwiązania konstrukcji kierowni-

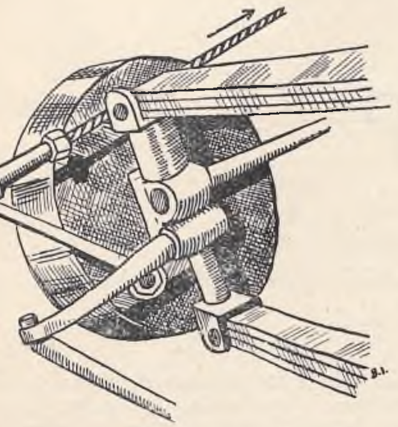


Napęd tylnego koła.

Jak aktualnym jest zagadnienie trójkołowców, tego dowodem 2 równocześnie do Redakcji nadesłane artykuły. Drukujemy obydwa. Pierwszy wyszedł z pod pióra p. inżyniera J. Ehrlicha, drugi nadesłał nam p. Janusz Makowski.



Widok skarosowanego trójkołowca Don Merkur.



Hamulec i resorowanie przedniego koła.

cy i napędu; bowiem zarówno napęd, jak i kierownica, są ściśle przy konstrukcji trójkołowców ze sobą związane.

Istnieje wiele systemów trójkołowców z których omówię tylko najważniejsze i najlepiej przystosowane do użytku na polskich drogach.

Najbardziej rozpowszechnionym typem trójkołowca nota bene — najdroższym jest trójkołowiec z silnikiem umieszczonym podobnie jak w samochodzie, na przodzie ramy. Napęd uskuteczniony jest przez łańcuch na tylne pojedyńcze koło, podczas gdy 2 przednie spełniają rolę kół kierowniczych. Skrajnie przeciwną jest konstrukcja, w której przednie koło pojedyńcze spełnia rolę i napędzającego i kierowniczego. Ten system można porównać do roweru, w którym przednie koło jest napędzane przez mały silnik, umieszczony nad niem. W trójkołowcu mamy zupełnie podobną konstrukcję, jedynie zawieszenie jest rzecz prosta inaczej rozwiązane, a to ze względu na ciężkie warunki, w jakich nieraz maszyna musi pracować. Do tego rodzaju konstrukcji stosuje się silniki jaknajmniej skomplikowane przeważnie dwutaktowe nie przekraczające 600 ccm. pojemności.

Zbiorniki i wszystkie pomniejsze organy są umieszczone tuż nad silnikiem.

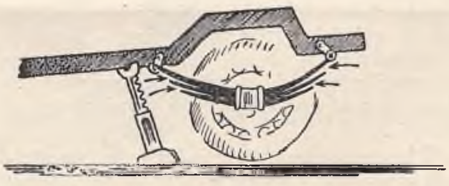
Taka konstrukcja trójkołowca okazała się niezbyt dogodną dla pojazdów osobowych, zato jej taniość spowodowała to, że jest ona jeszcze stosowaną w modelach półciężarowych.

* *
*

System napędu na tylne koło wszechwładnie panuje w maszynach dla użytku osobowego, dlatego że trójkołowiec tego typu daje maksimum wygody i jest najbardziej zewnętrznym wyglądem zbliżony do samochodu 4-o kołowego. Jak już uprzednio zaznaczyłem, trójkołowiec jest tylko zewnętrznie zbliżony do samochodu — w zasadzie zaś jest pewnego rodzaju motocyklem.

A więc podstawą jego jest rama, wykonywana z rur. Tego rodzaju ramy zapewniają silną konstrukcję i lekkość.

Silniki w większości czterosuwowe 1-o lub 2-u cylindrowe typu motocyklowego lub 4-o cyl. umieszczone na przodzie ramy — posiadają niewielką stosunkowo moc (do 20 KM). Są chłodzone wodą lub powietrzem. Pierwsze posiadają chłodnicę typu samochodowego, umieszczoną przed silnikiem — drugie są bezpośrednio wystawione na chłodzące działanie powietrza. Silniki 1-o cyl. są stosowane w małych trójkołowcach np.: Motocar F. R. (wyrób francuskiej fabryki Gerald), 2-u lub 4-o cylindrowe do trójkołowców o większej nośności. Jednocześnie należy zaznaczyć, że silniki z zaworami bocznemi są stosowane w maszynach turystycznych, maszyny zaś o charakterze sportowym czy wyścigowym posiadają silniki z zaworami górnemi, jako bardziej nerwowe od silników o zaworach



Prosty sposób smarowania piór resorowych.

bocznych. Niektóre maszyny wyścigowe posiadają przy silnikach kompresory, a wówczas osiągają na specjalnych torach szybkości, dochodzące do 200 klm. godz.

Od silnika, który posiada na swym wale tryb, prowadzi łańcuch do skrzynki biegów, od niej zaś prowadzi drugi do koła. O ile silnik i skrzynka biegów posiadają wspólny karter, wówczas przedniego łańcucha niema.

Ponieważ konstruktorzy chcieli zapewnić swym fabrykatom niską cenę, przeto stosowali wszelkie organy możliwie prostej konstrukcji. Wyszło to im tylko na dobre. Maszyna bowiem prostej konstrukcji nie wymaga od właściciela gruntownej znajomości mechanizmów — do dostatecznie dobrej obsługi wystarczy tylko dobre zaznajomienie się z jej całością. A więc zastosowano do zapalania magneta wysokiego napięcia, instalację zaś elektryczno-oświetleniową typu motocyklowego, gaźnika tegoż typu.

Również nie można powiedzieć, żeby trójkołowce z powodu swej lekkości i prostoty nie były wygodne i eleganckie. Zawieszone są bowiem na resorach półeliptycznych, oprócz których stosowane są lekkiego typu amortyzatory.

W nowoczesnych systemach nie znajdziemy już „cienkich"' (wysokociśnieniowych) opon, przyjęto tu bowiem za zasadę stosowanie opon niskociśnieniowych (balonowych), przyczem największem bodaj powodzeniem cieszy się wymiar 27 × 4, co mniejwięcej odpowiada 700 × 100. Bezpieczeństwo pojazdu zapewniają hamulce o dużej średnicy i pewnie działający system kierowniczy. Oba te organy, jak widać na rysunku, są skonstruowane b. solidnie i prosto — bez specjalnych powikłań wątpliwej wartości, a posiadających pięknie brzmiącą nazwę „ostatnie słowo techniki'. Tyle co do podwozia.

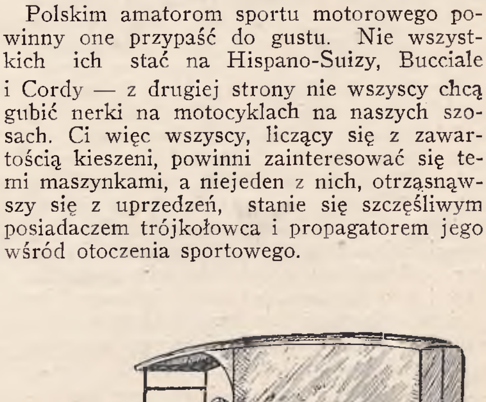
Fabryki dają karoserje dwuch typów: jeden, to karoserje seryjne bez luksusowego wykończenia i zbytecznych ozdób, drugi — to karoserje luksusowe, niewiele różniące się linją i wykończeniem od najpiękniejszych karoserji luksusowych samochodów.

* *
*

Przeczytawszy powyższy opis techniczny, niejeden z postępowych automobilistów czy motocyklistów z sympatją będzie myślał o tak ciekawej maszynce i z utęsknieniem będzie oczekiwał chwili, kiedy będzie mógł je oglądać — u nas — w stolicy.

Dziwnem jest jednak, dlaczego ich dotychczas u nas nie widać. Przecież Lwów i Kraków mają już swoje przedstawicielstwa, prosperujące bodajże od roku.

Polskim amatorom sportu motorowego powinny one przypaść do gustu. Nie wszystkich ich stać na Hispano-Suizy, Bucciale i Cordy — z drugiej strony nie wszyscy chcą gubić nerki na motocyklach na naszych szosach. Ci więc wszyscy, liczący się z zawartością kieszeni, powinni zainteresować się temi maszynkami, a niejeden z nich, otrząsnąwszy się z uprzedzeń, stanie się szczęśliwym posiadaczem trójkołowca i propagatorem jego wśród otoczenia sportowego.



Podwozie angielskiego trójkołowca The Morgan Renabout z silnikiem 2 cyl., skarosowanego jako półciężarówka.

Z cyklu: Ciekawe wywiady

Dyrektor Polskiej Spółki Akcyjnej

Dunlop

opowiada o historji opony i stanie produkcji w chwili obecnej.

Rozwój automobilizmu, — który i u nas zatacza coraz szersze kręgi — wyraża się napozór jedynie w udoskonaleniu silnika i przebudowach karoserji. Pomijamy prawie .znaczenie czynników takich, jak ulepszenie dróg, konstrukcja samego koła, postęp techniki w fabrykacji opon i t. p. W dziedzinie opon zwłaszcza dokonano w ostatnich czasach tak znacznego postępu, że chcielibyśmy — bodaj pobieżnie — zapoznać naszych czytelników z tą tak ważną gałęzią dzisiejszego przemysłu.

Dyrektor Polskiej Spółki Akcyjnej DUNLOP Rubber Company, reprezentującej największą w świecie firmę opon samochodowych DUNLOP, zechciał łaskawie podzielić się z naszymi czytelnikami wiadomościami o rozwoju pneumatyków.

— Znaczenie nauki dla fabrykacji opon — odpowiedział nam uprzejmie dyrektor — jest ogromne. W laboratorjach naszych pracuje sztab wybitnych chemików — i to nietylko w Anglji, ale i w *sześciu* innych krajach, w których posiadamy własne fabryki, a mianowicie: we Francji, w Niemczech, w Kanadzie, w Stanach Zjednoczonych A. P., w Australji i w Japonji. Sama kontrola zresztą jakości surowców, z których zbudowana jest opona, wymaga ścisłych badań naukowych. Powiem Panu dla przykładu, że drzewa na plantacjach gumy muszą być przez siedem lat pielęgnowane, zanim zaczyna się ich eksploatacja; jakość gumy zaś zależy w wielkiej mierze od wyboru gruntu, sposobu sadzenia drzew i t. p. Dlatego też ściśle fachowe kierownictwo plantacji jest kardynalnym warunkiem dla uzyskania odpowiedniego gatunku gumy do fabrykacji opon.

— *Czy DUNLOP posiada własne plantacje?*

— Największe na świecie! I dlatego też jest w wyjątkowej sytuacji.

— *Rozumiem, guma wszak jest jedynym surowcem...*

— Bynajmniej! Guma nie jest jedynym składnikiem nowoczesnej opony. Prócz różnych domieszek chemicznych, które dodaje się do surowej gumy i które wzmacniają oponę, innym ważnym jej składnikiem jest tkanina bawełniana. Tkanina ta jest tak istotnym składnikiem opony, że firma DUNLOP założyła własną fabrykę bawełny, która — nawiasem mówiąc — jest największą na świecie fabryką bawełny branży oponowej.

— *Więc do opon używa się zwykłej tkaniny bawełnianej?*

— Do niedawna tkanina do opon wyrabiana była w sposób podobny do innych materjałów, to zn., składała się z krzyżujących się nitek. Przekonano się jednak, że taki materjał powoduje, podczas używania opony, tarcie osnowy i wątku, co pośrednio, przez nagrzewanie gumy, staje się przyczyną rozluźnienia nitek i — w rezultacie — niszczenia opony. Wynaleziono przeto nowy gatunek materjału, tak zw. tkaninę kordową, której nitki nie krzyżują się, ani nie są przetykane, ale biegną w jednym kierunku. Całość zaś utrzymuje kilka nitek, przetykanych wpoprzek. Krótko mówiąc, wszystkie prawie nitki tego materjału są osnową, wątek zaś stanowią tylko nieliczne, niezbędne do powiązania całości, nitki poprzeczne. Tkaninę tę impregnuje się potem roztworem z rozpuszczonej gumy i pewnych chemikalij, co nadaje jej zarówno odporność, jak i elastyczność.

— *Przypuszczam, że jednym z zasadniczych procesów produkcji jest dostosowanie tej tkaniny do pracy opony?*

— Oczywiście, i zdradzę Panu, że tajemnicą wysokiego gatunku naszych wyrobów jest nietylko jakość naszej tkaniny kordowej, ale właśnie specjalne dostosowanie jej do funkcji, jaką pełni w oponie.

— *Jaka jest różnica — konkretnie rzecz biorąc — pomiędzy dawną oponą, a oponą dzisiejszą?*

— Ogromna! Z początku używano wyłącznie gum pełnych, jak np. przy naszych anachronicznych dorożkach. Oczywiście, jazda na tego rodzaju gumach nie należała do przyjemności — i skargi legendaronego już dziś synka J. B. Dunlopa, którego trzęsło na rowerze, pobudziły jego ojca do okręcenia kół roweru wężem gumowym, którego używał do polewania ogrodu, i napełnienia tego węża powietrzem. Był to pierwszy na świecie pneumatyk — i początek jednej z największych gałęzi dzisiejszego przemysłu. Od tego czasu opona Dunlop przeszła przez cały szereg ulepszeń. Zgodzi się Pan zatem — dodał nasz rozmówca z dyskretnym uśmiechem — że doświadczenie firmy DUNLOP jest samo przez się rękojmią doskonałości jej wyrobów, i że twierdzenie to nie jest czczem hasłem reklamowem.

Otóż, pierwsze pneumatyki były wyłącznie rantowe, czyli o wystającym brzegu, który wtłaczało się w obręcz — i o bardzo grubych ściankach. Był to typ standarowy przez cały szereg lat, i jest nawet dziś jeszcze spotykany. Teraz wytwarza się jednak opony o brzegu prostym, tak zw. rancie amerykańskim, — których wyższość polega na tem, że brzeg opony stanowi nie guma o pewnej elastyczności, ale kilka drucianych strun, które się zupełnie nie rozciągają. Opona tego typu nietylko łatwiej i prędzej może być montowana, ale ma i tę stronę dodatnią, że warstwy płótna w kamerze lepiej są ułożone, bo nie są już zawinięte na wygięty, wystający rant, — zwłaszcza zaś jest o wiele bezpieczniejsza, gdyż w żadnym wypadku nie spada z obręczy.

— *A opony „balonowe"?*

— Właśnie do tego zmierzam. Dawne opony więc, o grubych ściankach, które nie były zbyt elastyczne, wymagały wysokiego ciśnienia, t. j. przeciętnie, przy wozach osobowych, około 4 atmosfer. Rzecz prosta, każda prawie nierówność drogi dawała się wówczas we znaki, gdyż w ten sposób napompowana opona reagowała na te nierówności wstrząsem całego wozu. Zasada opon balonowych polega na tem, że — przy zachowaniu tej samej ilości powietrza, potrzebnej do uniesienia wozu — powiększa się przekrój opony, a zatem: zmniejsza się ciśnienie. To zmniejszenie ciśnienia — do dwóch, mniej więcej, lub dwóch i pół atmosfer (zależnie od wymiaru opony i ciężaru wozu) — umożliwiło zastosowanie cieńszej ścianki opony — przez co tak znacznie podniesiono jej elastyczność, że wynalazek opony balonowej stał się epokowy. Zwrócę uwagę Pana i na to, że dzięki temu wynalazkowi obniżono cenę opon, ponieważ ilość wkładek płóciennych została odpowiednio zmniejszona.

— *Jedno jeszcze pytanie, panie dyrektorze: czemu przypisać uszkodzenia opony, zwłaszcza na naszych drogach?*

— Proszę Pana, drogi nasze wprawdzie — w wielu wypadkach — są poważną przyczyną niszczenia opony. Jeśli jednak chodzi o *uszkodzenia* opony, nie zaś o normalne jej zużycie, to muszę położyć nacisk na nieumiejętne obchodzenie się z oponą, które w ogromnej większości wypadków jest bezpośrednią przyczyną wszelkich uszkodzeń. I chciałbym, żeby Pan to powtórzył czytelnikom „Auta i Turysty". Bo jeśli w dawnej oponie, o wysokiem ciśnieniu, niedopompowanie np. pół atmosfery na cztery stanowiło brak tylko ⅛, to w oponie balonowej, o przeciętnem ciśnieniu przepisowem dwóch, względnie dwóch i pół atmosfery, niedopompowanie pół atmosfery stanowi ogromny już brak ¼. Lwia część uszkodzeń opony, z jakiemi zwracają się do nas nasi klienci, wykazuje niezbicie — według charakterystycznych rysów i pęknięć płótna wewnątrz opony — mimo, że na zewnątrz czasem nie dało się to we znaki, że opona była nieodpowiednio napompowana. Przypuszczam jednak, że dalszy rozwój automobilizmu w Polsce przysporzy naszym kierowcom takiego doświadczenia, jakie mają automobiliści w Anglji, np., gdzie tego rodzaju uszkodzenia opony nigdy prawie się nie zdarzają.

R. W.

Zwracamy Zł. 1.65!



Za każdą nieuszkodzoną próżną blaszankę 2-litrową po oleju Gargoyle Mobiloil każdy z naszych odsprzedawców zwróci Zł. 1.65! Wykorzystajcie to przy kupnie oleju!

VACUUM OIL COMPANY S.A.
CZECHOWICE–WARSZAWA



Zważajcie, by plomba pod nakrętką nie była uszkodzona!

GARGOYLE

Gargoyle Mobiloil

Zarejestr. marka ochr.

WYPADKI SAMOCHODOWE

W jednym z ostatnich numerów „Auta i Turysty" podaliśmy najczęstsze przyczyny wypadków i katastrof samochodowych. Nie dość jednak skwolifikować te wypadki, należy podać i sposoby uniknięcia ich.

Oto więc 8 zasad naczelnych, podstawowych, które należy przestrzegać na drogach publicznych t. j. na szosach, ulicach miasta i t. p.

Jako pierwszą zasadę przyjąć trzeba, że droga należy do wszystkich. Korzystający z niej są tylko chwilowemi użytkowcami. Odnosi się to zarówno do automobilistów jak i do piechurów, wozów lub rowerów. (rys. 1).



Rys. 1.

Droga publiczna nie może być więc miejscem ani rozmów, ani zabawy, ani psiarnią czy kurnikiem. Jazda to kierowanie ciężarem, masą wozu, który prowadzimy, to walka z siłą inercji. (rys. 2).



Rys. 2.

Najwięcej baczyć trzeba na siłę odśrodkową, która jest powodem wielu nieszczęść zwłaszcza na źle zbudowanych zakrętach, których kierowca nie zna. (rys. 3).



Rys. 3.

Jazda po szosie jest jakby grą w szachy. Na szachownicy tej zwracać też trzeba uwagę zarówno na figury ruchome, jak i na nieruchome.

Oto dwie figury szachownicy — szosy w ruchu: auto i rower, oraz dwie nieruchome: wóz i krzyż u wylotu drogi. Wszystkie te czynniki muszą być wzięte pod uwagę, a wówczas „gra" potoczy się prawidłowo.

Prawidłowy ruch kołowy podlega prawu jednej ręki. (rys. 4).



Rys. 4.

Toczy się ten ruch jak strumień, czy płynie jak rzeka, prowadzony jedną ręką. (W Polsce kierunek wskazuje prawa ręka). Również wyprzedzając inne pojazdy, należy je mieć po prawej ręce.

Drogi, dróżki, ulice szosy mają swą hierarchję, która opiera się na szerokości ulic, na gęstości ruchu i t. p. (rys. 5).

Każdy, jadący boczną ulicą i przecinający główną, musi zatrzymać się i dać pierw-



Rys. 5.

szeństwo przejazdu tym wozom, które korzystają z drogi głównej. (rys. 6).

Wszystkie zmiany w szybkości lub kierunku ruchu należy poprzedzać znakami.

Znaki te muszą być dawane parę chwil przed dokonaniem zmiany, aby umożliwić zastosowanie się do nich innym pojazdom.

Na szosie samochody można przeganiać jedynie z największą ostrożnością.

Samochód 2, który mija samochód 1,



Rys. 6.



Rys. 7.

będzie zawsze odpowiedzialny za wszystkie wypadki, które mogą powstać, przez jego manewr, między wozami 1 i 3, a nawet, jak to się często zdarza, między jego autem a 1 lub 3. (rys. 7).

Ostatnia wreszcie zasada to konieczność oświetlania wszystkich figur na szachownicy — drodze. Światło muszą posiadać każdy przedmiot ruchomy i nieruchomy.

Każdy pionek drogi, który pozostaje



Rys. 8.

w ciemności, może, a właściwie musi być przyczyną katastrofy. Tej zasady nie wolno zaniedbywać w żadnym razie.

Zapewne, że życie bogatsze jest niż wszystkie teoretyczne przewidywania, ale tych osiem naczelnych zasad niech będą podstawą dla każdego, a przez dokładne przestrzeganie ich unikniemy niejednej przykrości wypadku czy katastrofy.

S. Kr.

Podaliśmy typowe przykłady wypadków ulicznych w ilustracjach. Tekst jest tu niejako tylko podpisem do rysunków — one są głównym celem. Przypuszczamy, że każdy automobilista zna omawiane tu zasady, a jednak... a jednak wypadki przecież wciąż się zdarzają. Dlatego też nie wątpimy, że przypomnienie sobie zasad unikania najtypowszych wypadków nikomu nie zaszkodzi.



Grafit jako idealny smar samochodowy

Jest rzeczą powszechnie wiadomą, że stosowane obecnie najlepsze nawet oleje samochodowe dalekie są od doskonałości. Zarówno wartość ich smarnicza zmniejsza się dzięki rozcieńczeniu benzyną, przedostającą się z cylindrów, jak również następuje dość szybkie zużycie dzięki spalaniu się ich w wysokiej, panującej wewnątrz silnika temperaturze.

Dawno już usiłowano zastosować grafit jako smar. Grafit nie posiada bowiem wyżej wspomnianych wad — nie rozpuszcza się w benzynie, spala się w temperaturze dopiero powyżej 4.000° C., zaś wartość jego smarnicza przewyższa wszelkie oleje. Smary grafitowe zawdzięczają swe zalety okoliczności, że cząsteczki grafitu zalepiają pory w powierzchniach trących się metali i powlekają całą powierzchnię tarcia cienką, lecz twardą jak stal warstewką grafitu. Dzięki tej warstwie ochronnej, która nie może być ani rozpuszczona, ani spaloną, niemożliwem się staje niebezpieczeństwo bezpośredniego tarcia metalu o metal.

Dziwnem może się więc wydawać, dlaczego wobec tylu zalet, smary grafitowe nie przyjęły się, a dotychczasowe próby kończyły się fiaskiem.

Przyczyną tego był fakt, że używano dotychczas wyłącznie grafitu naturalnego, którego nie umiano pozbawić zanieczyszczeń chemicznych, oraz, że nie potrafiono uzyskać tak miałkiego przemiału, aby zmięszany z olejem grafit dał roztwór kolloidalny, czyli zawiesinę. Otrzymywany proszek grafitowy był zbyt gruboziarnisty, skutkiem czego zbierał się na dnie oleju w postaci osadu, zaś przy smarowaniu obiegowem zatykał przewody olejowe, wywołując całkowite wstrzymanie smarowania.

Dopiero w ostatnich czasach amerykański profesor Dr. E. G. Achenson, wynalazca karborundu, otrzymał drogą laboratoryjną sztuczny grafit przez ogrzewanie antracytu w piecu elektrycznym do temperatury powyżej 4.000° C. Otrzymany tym sposobem produkt posiada wszystkie cechy naturalnego grafitu, przewyższając go tem, że wolny jest prawie całkowicie od obcych domieszek. Drugiem dziełem prof. Achensona było wynalezienie sposobu rozbicia tak otrzymanego grafitu sztucznego na pył, którego ziarna nie przewyższają wielkością pojedyńczych drobin. Tak spreparowany grafit rozmieszał Achenson z olejem, otrzymując w rezultacie typowy roztwór kolloidalny.

Roztworem kolloidalnym nazywamy mieszaninę ciała stałego z cieczą taką, w której pył ciała stałego nie rozpuszcza się wprawdzie, pozostaje jednak w zawieszeniu w cieczy i przy cedzeniu przez najdrobniejsze nawet sita oraz filtrowaniu przez jakiekolwiek filtry, nie pozostawia na nich żadnego osadu. Taki właśnie roztwór kolloidalny grafitu w oleju został przez prof. Achensona wyprodukowany.

Jest rzeczą jasną, że tem samem został uczyniony wielki krok naprzód w kierunku użycia grafitu, jako środka smarniczego.

Taki bowiem roztwór kolloidalny chemicznie czystego grafitu powinien teoretycznie być idealnym środkiem smarniczym.

Amerykanie energicznie już zabrali się do przeprowadzenia prób praktycznych z nowym tym smarem, i podobno przejechanie 12.000 — 15.000 klm. na jednej porcji takiego oleju w karterze jest rzeczą całkowicie możliwą.

Warstewka twardego grafitu zabezpiecza nietylko trące się o siebie powierzchnie, ale również i zapobiega tworzeniu się osadu wewnątrz cylindrów.

Z teoretycznego punktu widzenia możnaby wyliczyć wiele jeszcze zalet, jakie smar grafitowy winien posiadać. Niestety jednak teorja rzadko zgadza się z praktyką, a o wynikach doświadczeń ze źródeł bezstronnych nic jeszcze nie wiadomo. Wiadomości, pochodzące ze sfer zainteresowanych, są bardzo entuzjastyczne i podobno nawet kilka wielkich amerykańskich koncernów samochodowych obecnie smary te próbuje. O ile wiemy, jedna z polskich firm samochodowych zainteresowała się temi produktami i być może, że już niedługo będziemy mieli możność wypróbowania ich u nas w kraju.

inż. **Juljusz Erlich.**

Sport

Krakowski Turniej Automobilowy

Zorganizowany podczas Zielonych Świątek drugi z kolei Krakowski Turniej Automobilowy udał się znakomicie, będąc wymowną ilustracją żywiołowego rozwoju sportu i turystyki samochodowej w Polsce oraz zdolności organizacyjnych Krakowskiego Klubu Automobilowego. Turniej składał się z szeregu imprez, a więc w pierwszym rzędzie do Krakowa skierowany został doroczny Polski Zjazd Gwiaździsty, następnie zaś program imprezy obejmował wyścig górski pod Ojcowem, Raid Pętlicowy ,wreszcie konkurs piękności samochodów i gymkhanę. Dzięki pięknej pogodzie i licznej konkurencji wszystkie te zawody odniosły pierwszorzędny sukces.

Czwarty Polski Zjazd Gwiaździsty z metą na placu Szczepańskim w Krakowie zgromadził w tym roku konkurencję 117 samochodów, z których klasyfikowanych zostało 102. Wspaniała ta impreza o czysto turystycznym zakroju, w której chodzi o przebycie dużej tury po rozmaitych drogach z wysoką szybkością przeciętną, przyniosła w tym roku również bardzo interesujące



Mistrz Ripper jest zadowolony!..

wyniki sportowe, gdyż aż dwadzieścia maszyn przejechało w wyznaczonych 19 godzinach dystanse ponad tysiąc kilometrów. W indywidualnej klasyfikacji pierwsze miejsce zdobył Żochowski na samochodzie Delage, drugim był Dzierliński na samoch. Citroen, a trzecim Poznański na sam. Packard. Zespołowe nagrody zdobył Łódzki Automobilklub, który wysłał na Zjazd 47 samochodów.

Wyścig górski pod Ojcowem miał wielkie znaczenie propagandowe dla spraw turystyki samochodowej, gdyż przybyłym na zawody automobilistom ukazał nieporównane piękno fantastycznych skał doliny ojcowskiej, dając im niezapomniane wrażenia. Na bardzo trudnej trasie, obfitującej w serpentyny i silne wzniesienia, rozegrany został bieg na dystansie 3,5 kilometra ze startem z miejsca. Udział w wyścigu wzięło 16 samochodów, z których do mety dojechało 12. Podczas wyścigu wydarzyło się kilka wypadków, na szczęście bez groźniejszych następstw. Wypadek miał niestety także i inż. Henryk Liefeldt, który wjechał na zakręcie do rowu, oddając w ten sposób bez walki pierwsze miejsce Ripperowi. Mistrz Polski na świeżo wyremontowanej po wyścigu łódzkim maszynie, nie mógł rozwinąć wszystkich swych możliwości i uzyskał stosunkowo słaby czas 2 m. 50,95 sek. z szybkością przeciętną 73,7 klm. godz.

WSPANIAŁE ZWYCIĘSTWA SAMOCHODÓW

TATRA

1) W Wyścigu Górskim pod Ojcowem 8.VI.1930 4-o cyl. powietrzem chłodzona Tatra 1-a w kolei sportowej 3-a w ogólnej klasyfikacji bije cały szereg wozów wyścigowych i wielocylindrowych

2) W raidzie pętlicowym K. K. A. 9.VI.1930 p. Alicja Gebethnerowa I-a nagroda dla Pań na Tatrze.

3) W Raidzie Wołyńskim 29.V.1930 I Nagroda
II Nagroda Złota Plakieta

4) W Konkursie Zużycia Paliwa A. P. 4.V.1930
I Nagroda zużywając 4,9 litra na 100 klm.

Centrala i Warsztaty Tatraauto: Warszawa, Czerniakowska 205. Telefon 292-42.
Salon wystawy: Al. Jerozolimskie 14. Telefon 409-22.

Ripper jechał na swej wyścigowej maszynce Bugatti. Drugie miejsce w klasyfikacji wyścigu zajął Maurycy hr. Potocki, również na samochodzie Bugatti, w czasie 3 m. 00,95 s. Trzecim był czeski kierowca Vermirowski na sportowym wozie Tatra w czasie 3 m. 03,25 c., co jest wynikiem wprost wyjątkowym.

Raid pętlicowy, rozegrany w poniedziałek 8 maja, składał się z trzech etapów, każdorazowo ze startem i metą w Krakowie na placu Szczepańskim. W raidzie tym chodziło o utrzymanie jaknajwiększej regularności jazdy na wszystkich etapach. Trasa raidu nieporównana pod względem turystycznym prowadząca po przepięknym górskim terenie, między innemi przez słynną ze swych pięknych widoków przełęcz Kocież, wynosiła ogółem 507 klm.

Do Raidu stanęły 23 samochody. Bez punktów karnych jako zwycięzcy sklasyfikowanych zostało dziesięciu zawodników, jury przyznało zaś nagrody tym konkurentom, którzy jechali na najsłabszych wozach. W ten sposób pierwszą nagrodę otrzymał czeski kierowca Kroupa na samochodzie „Z", drugą Przygodzki na sam. Fiat, a trzecią Haberfeld na sam. Praga.

Konkurs piękności samochodów oraz gymkhana, rozegrane przy pięknej pogodzie i wielkim napływie publiczności, były doskonałem uzupełnieniem udanego turnieju, który się świetnie przyczynił do dalszego rozwoju i postępu sportu i turystyki samochodowej w Polsce.

Kilka słów korespondencji z raidu nadsyła nam jeszcze jeden z uczestników:

A więc jadę na Turniej Automobilowy do Krakowa. Uciekam od rozpalonych i dusznych murów Warszawy. Nasz 6-cio cylindrowy Citröen mknie z szybkością 120 klm., kierowany wprawną ręką jednej z lepszych polskich kierowczyń p. hr. Romerowej, a jedziemy w drogę nielada, bo zrobić musimy 1200 klm. w ciągu 18 godzin.

O godz. 12.01 po północy wystartowaliśmy z Łowicza, ażeby przez Warszawę, Białystok, Słonim, Wołkowysk, Kobryń, Brześć, Warszawę, Radom, Kielce, dotrzeć do Krakowa.

Drogę mieliśmy wspnaiałą, pogoda, ciepło, ładnie, no i najważniejsza rzecz dla automobilisty, maszyna nasza pracuje wspaniale, ciągnie pierwszorzędnie, niesie bardzo elastycznie.

Obsada wozu do jazdy na... Marsa bodajże, tak zgrana i tacy sportowcy, a więc hr. Romerowa kierowca i sportowiec wysokiej klasy, płk. Szomański z A. P., Ryszard Wysocki (pierwszorzędny znawca Citröena) i wreszcie moja skromna dziennikarska osoba. Przy tej obsadzie można zrobić turę dookoła świata i... wypić całe morze alkoholu.

ZAKOPANE

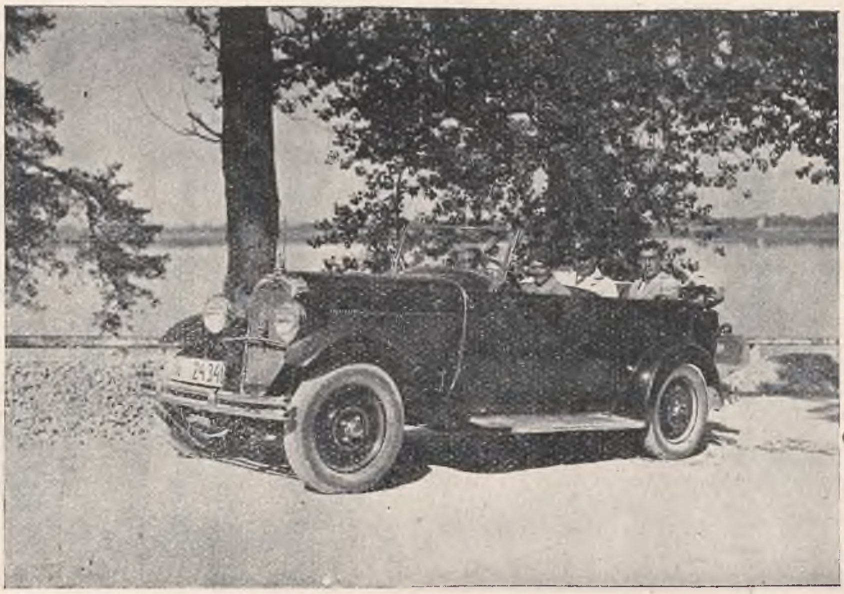
Centrum letnich i zimowych sportów oraz samochodowych wycieczek

Piękne widoki Tatr

HOTEL BRISTOL

Restauracja Kawiarnia

Oazą Automobilistów



Citroën p. Romerowej i jego obsada



P. Chrząszcz na Lanci w wyścigu pod Ojcowem

ELEKTROTECHNIKA AUTOMOBILOWA

„MAGNET" SP. Z O. O.

ZYGMUNT POPŁAWSKI

UL. HOŻA Nr. 33 WARSZAWA TEL.: 419-31 i 19-31

Przedstawicielstwo, skład fabr. i warsztaty:

S. E. V.

MAGNETA, DYNAMOMASZYNY I T.D.

Wyłączna sprzedaż akumulatorów samochod. SYSTEMU

„TUDOR"

JOSEPH LUCAS LTD. Instalacje motocyklowe

NAJWIĘKSZE WARSZTATY REPARACYJNE

Grand Prix dla motocykli

Tegoroczne Międzynarodowe zawody motocyklowe o Grand Prix przewyższyły dotychczasowe imprezy pod każdym względem. Na starcie zgromadziła się elita kierowców zagranicy i kraju; wśród nich widzieliśmy 4-ch niemców: Brudesa (BMW), Bauhofera (DKW 500 cm. z kompresorem), Doma (Standard) i Roedera (OD 500 cm.), 2-ch anglików: Thakera (Ariel 250 cm) i Perrey (Ariel 500 cm.), francuza Oiltera (Motosacoche 350 cm.) i amerykanina Weyresa (Harley Davidson)— oraz 21 pierwszorzędnych naszych zawodników, pomiędzy którymi była elita naszych jeźdźców, jak: hr. Alvensleben (Norton 500 cm.), Koszczyński, Wargin, Breslauer, Bogusławski, Buda, Mandel, Drygas, Radzicki i inni.

Zawodom przyglądała się rekordowa ilość widzów w liczbie przeszło 80.000. Takich tłumów nie zgromadziła dotychczas żadna impreza sportowa w Polsce. Musimy podkreślić z całym naciskiem, że dobrze zorganizowana impreza motocyklowa jest pierwszorzędnym ewenementem sportowym i że niesłuszne jest traktowanie tego rodzaju zawodów w prasie, jako rzeczy sportowo drugorzędnej.

Przebieg zawodów przy takiej stawce zawodników, rzecz jasna, stał na bardzo wysokim poziomie, lecz rezultaty przeszły oczekiwania.

Dla porównania podajemy rezultaty Grand Prix w roku 1929 i ostatnie:



Klasa	w r. 1929	w r. 1930
175 cm.³ (9 okrążeń)	Malicki, Polska, 3 g. 56 m. 57 sek.	Ziółkowski, Polska, 3 g. 16 m. 30 sek.
250 cm.³ (9 okrążeń)	Wargin, Polska, 3 g. 52 m. 34 sek.	Koszczyński, Polska, 3 g. 31 m. 21 s.
350 cm.³	Klein, Niemcy, 3 g. 12 m. 23 sek.	Oilter, Szwajcarja, 3 g. 01 m 45 sek.
500 cm.³	Röhr, Gdańsk, 3 g. 39 m. 19 sek.	Bauhofer, Niemcy, 2 g. 51 m. 24 sek.
ponad 500 cm.³	Brudes, Niemcy, 3 g. 01 m. 47 sek.	

Jak widzimy więc, wszystkie czasy zostały znakomicie poprawione, do czego przyczyniła się bardzo ostra walka konkurencyjna, która nadała wyścigowi szalone tempo, dzięki rywalizacji piątki, t. j. Alvenslebena, Bauhofera, Brudesa, Oiltera i Wayresa.

Okrążenie wynosiło 27,4 km.; piątka przebywała je w czasie niżej 15 m. t. j. z szybkością przeszło 100 km. na godzinę. Biorąc pod uwagę średni stan drogi, 4 bardzo ostre zakręty, jest to czas poprostu fenomenalny. W roku następnym zawodnicy będą mieli nielada zadanie, żeby poprawić osiągnięte czasy.

Trzeba z całym naciskiem podkreślić nadzwyczajną formę faworyta zawodów, polskiego jeźdźca Alvenslebena z Bydgoszczy. Pomimo jednego upadku wskutek karambolu z Koszczyńskim, zmiany trzech świec i rozbiórki karburatora na trasie, uzyskał on czas tylko 12 minut gorszy od Bauhofera, który ani jednego defektu nie miał. Żeby więc nie pech, niewiadomo, kto byłby zwycięzcą Grand Prix. Brudes, zeszłoroczny zwycięsca, również miał pecha, gdyż zerwała mu się linka od karburatora, co uniemożliwiło ukończenie biegu. Jednak sądząc z czasów



Przed startem



Nagrodę p. Prezydenta Rzeczypospolitej zdobył Bauhofer (Niemcy).

przejazdu poszczególnych okrążeń wątpliwe jest — czyby utrzymał on w tym roku swój tytuł. Również poważny zawodnik, Weyres, nie ukończył biegu wskutek upadku, podczas którego rozbił maszynę.

Na specjalne wyróżnienie zasługuje Oilter, który na Motosacoche 350 cm. zajął drugie miejsce w klasyfikacji ogólnej, mając czas o 10 m. gorszy od Bauhofera.

Z przyjemnością należy podkreślić ogromne poprawienie się formy zawodników polskich, którzy w porównaniu z rokiem ubiegłym znakomicie poprawili swą technikę jazdy i niewiele ustępowali konkurencji zagranicznej. Należałoby tylko częściej urządzać podobne wyścigi, by umożliwić naszym jeźdźcom nabranie odpowiedniej rutyny i techniki jazdy.

Pod względem organizacji zawody były przygotowane znakomicie, jeśli nie liczyć fatalnego nieporozumienia, jakie zaszło na początku wyścigu, mianowicie bieg został rozpoczęty przed powrotem samochodu, zamykającego trasę. Na szczęście obeszło się bez żadnych przykrych następstw.

Szwankowało również informowanie publiczności wskutek niefortunnego rozmieszczenia megafonów.

Klasyfikacja:

Szczegółowe wyniki zawodów przedstawiają się następująco:

Klasa B. do 175 ccm.: 1) Ziółkowski Alfons (K. M. Bydgoszcz) „James" 3.16.30, reszta zawodników odpadła.

Klasa A. do 250 ccm.: 1) Tadeusz Koszczyński (Unja, Poznań) „Rex Acme" 3.31.21.2, 2) Maciejewski Bronisław (SKM Katowice) „Ariel" 3.44.28.2, reszta zawodników odpadła.

Klasa B. do 350 ccm.: 1) Oilter (M. M. Nizza, Szwajcarja) „Motosacoche" 3.01.45.6, 2) Matczak (KKM) na „Velocette" 3.32.22.4, 3) Kurt Bresauer (SKM Katowice) 3.44.28.4 „Coventry Eagle". Czterech zawodników odpadło.

Klasa C do 500 ccm.: 1) Bauhofer Tonu ,ADAC Monachjum, Niemcy) „DKW" 2.51.24, 2) hr. Alvensleben (K. M. Bydgoszcz) „Norton" 3.03.20, 3) Perry S. Harry (M.C.C. Birmingham, Anglja) „Ariel" 3.12.35.1. Siedmiu zawodników bieg ukończyło, dwóch odpadło.

Klasa D ponad 500 ccm.: Zwycięzcy niema, ponieważ wszyscy trzej zawodnicy (m. in. Brudes) odpadli z powodu defektu silnika.

Nagrodę Pana Prezydenta Rzplitej: Grand Prix Polski zdobył Bauhofer w czasie 2 godz. 51 m. 24 sek. t. j. z szybkością średnią na 300 km. przeszło 105 km. na godzinę. — Nagrodę Pana Marszałka Józefa Piłsudskiego dla najlepszego polskiego zawodnika zdobył Alvensleben. Pozatem szereg nagród w klasach oraz nagród specjalnych otrzymali zwycięzcy w poszczególnych klasach.

Wreszcie jedna uwaga: nie wiemy, czemu przypisać nieobecność na wyścigach ich protektora, p. wojewody śląskiego, który nawet nie był łaskaw delegować swego przedstawiciela!

W. M.

HOTEL ANGIELSKI
W WARSZAWIE.
TEL.: 7-37, 36-02
Znany z czasów pobytu w nim NAPOLEONA.
Posiada czytte pokoje i restaurację, w której bywają stale smakosze tej wytwornej KUCHNI.

Ciekawe wyniki

Bardzo ciekawe są ostatnie zwycięstwa 4 cyl. Tatry, tembardziej, że fabryka nie buduje zupełnie wozów, ani sportowych, ani wyścigowych, natomiast jej zwykłe typy turystyczne osiągnęły duże sukcesy i to w tak poważnych konkurencjach jak Raidy A. P., raidy rosyjskie, Targa Florio (Sycylja) i wielu wyścigach górskich.

Na te tak dodatnie rezultaty wpływa w pierwszym rzędzie, pierwszorzędne materjały, doskonałość konstrukcji jakich używa fabryka do budowy swych seryjnych wozów chłodzenie powietrzem, które ułatwia kolosalnie zawodnikom pracę zwłaszcza na raidach, gdzie niema potrzeby zajmowania się chłodnicą, pompką, wodą, ani interesowania się dolaniem wody.

Wreszcie ruchome tylne półoski, które utrzymują wspaniale Tatrę na nawet b. silnych wirażach i niema obawy zarzucenia. W wyścigach górskich zwłaszcza, ma to ogromne znaczenie, gdyż b. trudne zakręty można brać przy dużej szybkości, gdyż ruchome ośki takie nadają położenie kołom jaki jest teren, i dają możność osiągnięcia dużej szybkości nawet na najgorszych drogach.

Ubiegłej niedzieli na wyścigach pod Ojcowem byliśmy świadkami walnego zwycięstwa znanego czechosłowackiego kierowcy Vermiżovsky'ego na 4 cyl. Tatrze. Zwycięstwo wspaniałe, gdyż będąc pierwszym w kategorji sportowej, a 3-cim w ogólnej klasyfikacji, zrobił lepszy czas (przy przeciętnej 68.759 klm/godz.) od całego szeregu sportowych Austro - Daimlerów, Bugattich, a nawet pobił czas, p. hr. Mycielskiego, który jechał na wyścigowej Bugatti.

Bezwzględnie, że rezultat ten był sukcesem p. Vermiżovsky'ego, który serpentiny Ojcowskie brał jakby przyklejony do bandy, za co uzyskał oklaski zebranej publiczności, ale bezsprzecznie przyczyniły się do tego także, w pierwszym rzędzie ruchome półoski, które mu umożliwiły szybkość na wirażach i chłodzenie powietrzem, które zwłaszcza w górach b. przyczynia się do regularnego działania silnika.

Jesteśmy przekonani, że ta solidna czeska fabryka nie spocznie na laurach, lecz w dalszym ciągu przyczyniać się będzie do ciągłych udoskonaleń konstrukcyjnych swych doskonałych wozów.

Zdobycze aparatów Scintilla

23. III. 30. **Wyścig w Genewie.** 1. Stuck na sam. Austro-Daimler.

30. III. 30. **Wyścig na wzgórzu d'Argenteuil.** 1. Doré na sam. Bugatti.

6. IV. 30. **Wielka nagroda Monaco.** — 1. Dreyfus na sam. Bugatti. 2. Chiron na sam. Bugatti.

20. IV. 30. **Wielka nagroda A. K. Maroka 709 km.** 1. Ch. Bénitah na sam. Amilcar.

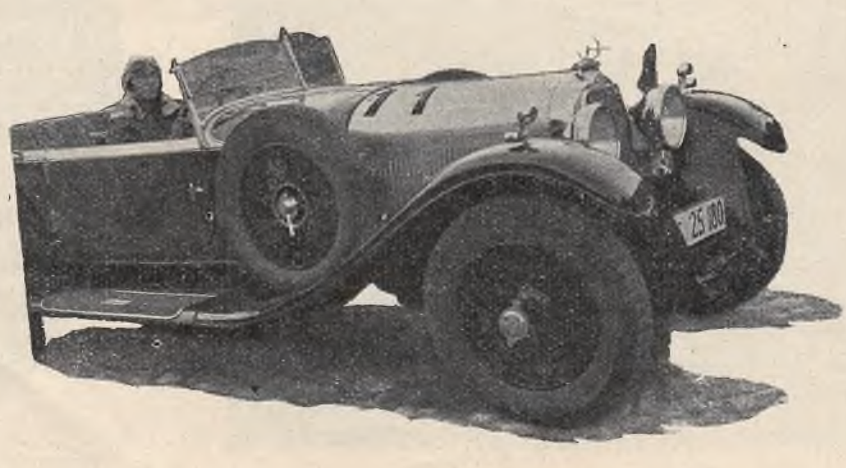
27. IV. 30. **Wielka nagroda Oranji 315.** 1. Maleplane na sam. Bugatti.

5. V. 30. **Targa Florio.** 2. Chiron na sam. Bugatti. 3. Conelli na sam. Bugatti.

11. V. 30. **Wyścig na wzgórzu Zbraslav-Jiloviste. Praga.** 1. Stuck na sam. Austro-Daimler. 2. Liefeld na sam. Austro-Daimler.

16. V. 30. **Wyścig w Lückendorf. Zittau.** 1. Stuck na sam. Austro-Daimler.

18. V. 30. **Wyścig płaski pod Łodzią. Polska.** 1. Liefeld na sam. Austro-Daimler.



Znana sportsmanka p. Koźmianowa na Austro-Daimlerze.

WYCIECZKA TOWARZYSKA

Jak wielkiem jest dążenie stałych mieszkańców miasta do odetchnięcia świeżem powietrzem, tego dowodem fakt, iż, gdy jedna z firm warszawskich, reprezentująca samochody osobowe, powzięła myśl zorganizowania wspólnej wycieczki posiadaczy tych samochodów, na starcie stawili się liczni ich posiadacze. Przez most Poniatowskiego, przez Jabłonnę, Zegrze i Serock do Popowa płynęła taśma różnobarwnych samochodów, wiozących tych, dla których po trudach pracy całotygodniowej powietrze i kontakt z naturą są wszystkiem.

Jakkolwiek Popowo położone jest w terenie piaszczystym, niemniej jednak samochody z łatwością dawały sobie na nim radę. Zasilane błękitną benzyną „Lot" i karmione dosyta Gargoyle Mobiloil'em, nie odczuwały



Grupa uczestników wycieczki

najmniejszego w trudnych warunkach terenowych zmęczenia. O godzinie 4 nastąpił odwrót i znów samochody dwójkami poprzez Zegrze, a stąd lasy Nieporęckie i Czarną Strugę do Warszawy. Samochody powracały, przybrane kwieciem, które całemi naręczami zbierali z pól uczestnicy wycieczki. Szczególnie malowniczo harmonizowała Zetka znanej sportsmenki, p. hr. de Lavaux, swym błękitnym kolorem z żółtemi kwiatami pól.

Gdy barwny i ukwiecony korowód przybył do Warszawy, znany sportsman, p. Kuczewski, gościł u siebie uczestników wycieczki, gdzie przy doskonałym winie bawiono się do późnej nocy.

Wycieczki takie zasługują na całkowite uznanie, jako propagujące turystykę na małą, coprawda, skalę, ale przecież propagujące. Wiemy wszyscy, że apetyt przychodzi podczas jedzenia — kto dziś wziął udział w wycieczce małej — jutro będzie członkiem Polskiego Touring Klubu i brać będzie udział w wycieczkach większych nieco, przez Sekcję Samochodową Klubu organizowanych.

N. N...

PRODUKCJA SAMOCHODÓW W ROSJI SOWIECKIEJ

Według danych prasy zagranicznej, rząd sowiecki zamierza wybudować w Stalingrodzie, przy ujściu Wołgi, fabrykę traktorów, kosztem 4,000,0000 dolarów. Budowa wspomnianej fabryki ma być rozpoczęciem realizacji planu pięciolecia (piatiletki) rozwoju przemysłowego Rosji Sowieckiej. Realizacja tego planu obliczona jest na sumę 100 miljonów dolarów.

Oprócz stalingrodzkiej fabryki, produkcja której ma wynosić 40,000 traktorów rocznie, rząd sowiecki projektuje wybudowanie fabryki samochodowej o produkcji 100,000 wozów rocznie oraz drugiej fabryki samochodów ciężarowych, produkcja której wyniosłaby 10,000 ciężarówek.

NIEMA OBAWY, ŻE ZABRAKNIE NAM BENZYNY

Prof. E. G. Ardagh z Uniwersytetu w Toronto, Kanada, wygłosił odczyt w Królewskim Instytucie Kanadyjskim w Montrealu, w którym to odczycie poruszył kwestję wyczerpania źródeł naftowych. Zdaniem prof. Ardagh, źródła naftowe są tak bogate, że możemy być spokojni, iż będą one dostarczały nam benzyny w ciągu bardzo wielu lat, mimo zwiększającej się konsumcji wskutek szybkiego rozwoju automobilizmu. Wiadomości o szybkiem wyczerpaniu się źródeł naftowych, zdaniem prof. Ardagh, są bezpodstawne. Obecnie produkcja benzyny jest tak wielka, że podaż jest stale większa niż popyt.

W danej chwili trudno jest określić, jak wielkie są zapasy źródeł naftowych, tembardziej, że rok rocznie odkrywane są nowe źródła, a poza tem nowoczesna technika pozwala na głębsze wiercenie studni, co umożliwia wydobywanie nafty z tych źródeł, które uważane były dotąd za wyczerpane.

JAKI MIELI KŁOPOT URZĘDNICY TURECCY Z KARAWANEM

Wprowadzenie karawanu samochodowego w Turcji sprawiło niemały kłopot urzędnikom, pobierającym mostowe przy słynnym moście w Galata. Karawan z nieboszczykiem trzymany był w przeciągu kilku godzin przed mostem, ponieważ urzędnicy tureccy nie mogli ustalić, jakiej wysokości mostowe należy pobrać od karawanu samochodowego — czy oszacować go jako mały samochód, od którego pobierane jest mostowe w wysokości 5 centów, czy też jako duży samochód osobowy i pobrać 10 centów. Okazało się po długich debatach, że karawan nie pasuje do żadnej z tych dwóch grup, wobec czego wyrokiem salomonowym zaliczono karawan do grupy samochodów ciężarowych i pobrano 15 centów mostowego.

ROZWÓJ AUTOMOBILIZMU WE FRANCUSKIEJ AFRYCE ZACHODNIEJ

Francuska Afryka Zachodnia stanowi wspaniały przykład rozwoju trakcji motorowej. Dziesięć lat temu samochód w Afryce Zachodniej nie był zupełnie znany. Obecnie według danych statystycznych, otrzymanych z Ministerstwa Kolonij w Paryżu, francuska Afryka Zachodnia posiada 2296 samochodów osobowych, 3265 ciężarowych i 485 motocykli, czyli ogółem 6046 wozów motorowych. Wzrost liczby samochodów w ciągu ostatnich 2 lat wynosił przeszło 100%.

Proszeni jesteśmy o zaznaczenie, że we wtorek, dnia 20 maja r. b. montażownie General Motors w Polsce, na Woli w Warszawie, zwiedziła wycieczka, składająca się z 50 osób, zorganizowana przez Wydział Kultury i Oświaty Magistratu m. st. Warszawy.

Z wielkim zainteresowaniem oglądano bardzo ciekawe urządzenia montażowni. Szczególnem zaciekawieniem obdarowali wycieczkowicze proces fabrykacji karoseryj oraz pokrywanie lakierem „Duco" za pomocą pneumatycznych rozpylaczy. Jak wiadomo, karoserje wozów Chevrolet fabrykowane są prawie zupełnie z materjałów polskich. Szczegółowych objaśnień udzielali fachowcy z Wydziału Obsługi General Motors w Polsce.

Montażownia jest obecnie w pełnym ruchu, przyczem montują się tam nietylko wozy ciężarowe, lecz i wozy osobowe, które codziennie wysyłane są na prowincję, gdzie popyt na nie stale wzrasta.

NOTUJCIE
SOBIE
ZNIŻKI

HOTEL ANGIELSKI
W WARSZAWIE

przyznaje 10% rabatu członkom

POL. - TOUR. KLUBU

za okazaniem
legitymacji członkowskiej.



ODPOWIEDZI REDAKCJI

P. Bolesławowi W., Warszawa. Przedewszystkiem należy zapisać się do Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu. Wpisowe wynosi złotych 6. Jeśli interesują WPana korzyści, jakie płyną z przynależności do S. S. P. T. K., to odsyłamy Pana do Komunikatów Klubu, zamieszczanych w każdym numerze naszego pisma, w szczególności zaś do Nr. 5.

P. Henrykowi Sław—mu, Równe. Odpowiedź taka sama, jak powyżej.

P. J. B—mu, Skarżysko. Każdy członek S. S. P. T. K. otrzymuje pismo gratis.

P. Janinie Z—skiej, Warszawa. Prosimy o artykuły. O ile się nadadzą, skorzystamy.

P. Władysław Skrzyc., Warszawa. Z artykułu nie skorzystamy. Wierszy, niestety, nie drukujemy.

P. Janusz Makowski, Warszawa. „Hałasujący samochód" idzie. Chętnie będziemy widzieli współpracę WPana z nami, radzimy jednak dokładnie zapoznać się z polską terminologją techniczną.

P. B. Il., Warszawa. Z rysunków częściowo skorzystamy, prosimy o dalsze.

KOMUNIKATY POLSKIEGO TOURING KLUBU

Uczestnicy

Niżej wymienieni członkowie PTK. przyjmują udział w konkursie na ilość przejechanych kilometrów.

1. Dr. Wiktor Kutten,
2. Dr. Ellis Kutten,
3. Emil Betcher,
4. Hr. Jan Potulicki,
5. Geislerowa Jadwiga,
6. Bochwic Brunon,
7. Józef Florjan, inż.,
8. Dzierliński Euzebjusz,
9. Dzierliński Zbigniew,
10. Kopczyński Bronisław,
11. Inż. Kwaskowski Feliks,
12. Kowalski Jan,
13. Inż. Kaczyński Adam,
14. Papiński Jerzy,
15. Czajkowski Wacław,
16. Osmolski Marjan,
17. De Lavaux Marja,
18. Rokosz Wacław.

Jednocześnie podaje się do wiadomości, że zapisy do tego konkursu trwają nadal.

Nad morze!

Komisja TW. przypomina, że druga wycieczka dookoła Polski „nad morze" rozpocznie się 6 lipca r. b. i będzie trwać 15 dni, do 20 lipca włącznie, według trasy, ogłoszonej w Nr. 3 „Auto i Turysta". Prowadzi tą wycieczkę p. Jerzy Stamirowski. Zapisy stale są przyjmowane w lokalu PTK.

Przypominamy regulamin!

REGULAMIN

konkursu na ilość przejechanych kilometrów w sezonie 1930 r.

§ 1. Dla zainteresowania turystyką samochodową jak największej ilości osób, Polski Touring Klub ustanawia konkurs na ilość przejechanych kilometrów drogi.

§ 2. Uczestniczyć w konkursie może tylko członek P. T. Klubu, posiadający wóz o silniku spalinowym lub motocykl (wozy o charakterze zarobkowym są z konkursu wykluczone), przy jednoczesnym posiadaniu prawa, do prowadzenia wymienionych środków lokomocji.

§ 3. W konkursie może przyjmować udział nieograniczona ilość członków.

§ 4. Każdy członek P. T. Klubu, biorący udział w konkursie, powinien zgłosić swoje przystąpienie do konkursu, zapisując się w sekretarjacie P. T. Klubu, gdzie otrzyma jednocześnie zeszyt dla obliczeń kilometrów i kontroli. Za zeszyt obliczeń zapisujący się wpłaca zgóry 20 zł., na wydatki związane z konkursem.

§ 5. Wszystkie zeszyty obliczeń są numerowane i imienne.

§ 6. Całą organizację konkursu z ramienia P. T. Klubu przeprowadza Komisja Turystyczno-Wycieczkowa Sekcji Samochodowej.

§ 7. Konkurs polega na przejechaniu jak największej ilości kilometrów drogi, przyczem za przejechanie 3.000 klm. (dla motocykli 2.000 klm.) uczestnik konkursu uzyskuje prawo do otrzymania bronzowej plakiety P. T. Klubu, za przejechanie 5.000 klm. (dla motocykli 4.000 klm.) — srebrnej plakiety P. T. Klubu i za przejechanie 9.000 klm. (dla motocykli 6.000 klm.) — złotej plakiety P. T. Klubu. Nie jest wykluczone zdobycie jednocześnie wszystkich plakiet.

§ 8. Komisja Turystyczno - Wycieczkowa zastrzega sobie prawo przyznania prócz wymienionych, inych nagród dodatkowych za najdłuższą i najpiękniejszą jazdę, za najlepszy opis wycieczki, oraz zdjęcia fotograwiczficzne.

§ 9. Korzystanie z zeszytu obliczeń polega na tem, że uczestniczący w konkursie, przejeżdżając samochodem lub motocyklem do głównej miejscowości znajdującej się na jego trasie, wypełnia odpowiedni druk porządkowy w tym zeszycie i daje do stwierdzenia lokalnej władzy państwowej lub samorządowej (ewentualnie pieczątkę hotelu, restauracji i t. p.) miejsce swego pobytu (przejazdu), a następnie wróciwszy do miejsca swego stałego pobytu, wypełnia całą przejechaną trasę na tymże druku, wymieniając ilość przejechanych kilometrów, według niżej wspomnianej mapy. To samo czyni ilekroć wyjeżdża podczas danego sezonu.

§ 10. Czas konkursu trwa od 15 kwietnia do 30 września 1930 r.

§ 11. Uczestnik, który chce otrzymać plakietę po przejechaniu odpowiedniej ilości kilometrów, winien złożyć swoje zeszyty obliczeń w zapieczętowanej kopercie w sekretarjacie PTKlubu, adresując ją do Komisji Wycieczkowo-Turystycznej. Komisja Wycieczkowo Turystyczna zbiera się co dwa tygodnie.

§ 12. Po otrzymaniu zeszytów, Komisja Turystyczno - Wycieczkowa przystępuje do skontrolowania obliczeń kilometrów i ustala ilość przejechanych kilomertów, poczem ogłasza, nie później jak 15 listopada 1930 r., wynik konkursu.

Uchwała ta, jest bezwzględnie ostateczną.

§ 13. Komisja Turystyczno - Wycieczkowa, zastrzega sobie prawo opublikowania rezultatów konkursu.

§ 14. Kontrola przejechanyc hkilometrów będzie dokonana przez Komisję Turystyczno-Wycieczkową na podstawie mapy samochodowej Rzeczypospolitej Polskiej (nakład i wydanie „Gea", Warszawa), przy jednoczesne mkorzystaniu z inych map. Odległości będą obliczane według najkrótszej trasy między dwoma meldowanymi punktami.

§ 15. Wszyscy członkowie przyjmujący udział w konkursie, winni stosować się do istniejących przepisów policyjnych, dotyczących jazdy na samochodach i motocyklach po drogach publicznych.

§ 16. W kancelarji P. T. Klubu będzie wywieszony spis osób i wozów, przyjmujących udział w konkursie, według kolejności zapisów (numeru zeszytów obliczeń).

Notujcie sobie zniżki i udogodnienia

Firma M. Schlüssel, Tarnobrzeg, (Rynek) udziela 15% rabatu dla członków P. T. Klubu, przy kupnie oleju firmy Vacuum Oil Company Gargoyle Mobiloil.

Zakłady przemysłowe „Motolechja" w Warszawie, Mokotów, Belgijska Nr. 5, tel. 207-67 (wytwórnia karoserji, odlewnia metali, lakiernia natryskowa, wytwórnia akcesorji samochodowych) udziela 10% rabatu dla członków PTKlubu.

Wycieczka Chryslerem

Członek PTKlubu, p. Jan Kowalski (Marszałkowska 87, tel. 175-68) udaje się dn. 1 lipca r. b. samochodem marki Chrysler na miesięczną wycieczkę zagranicę według trasy: Włocław, Brno, Wiedeń, Salcburg, Monachjum, Zurich, Grenoble, Lyon, Paryż, Hannower, Berlin (4500 klm.).

W aucie p. Kowalskiego są 2 miejsca na tą wycieczkę wolne.

HOTEL ANGIELSKI W WARSZAWIE
udziela członkom S. S. P. T. K. 10% da zniżki

Kalendarzyk wycieczek na lipiec

6—20 lipca	nad morze (15 dni) prowadzi p. Jerzy Stamirowski	około 1700 klm.	
6 „	do Czerska i Wilanowa	80 klm.	
12—13 „	„ Poznania (Wystawa Komtur)	600 „	
20 „	„ Płocka	236 „	
27 „	„ puszczy Kampinoskiej	155 „	

Prócz powyższego w każde święto będą organizowane dodatkowo wycieczki w innych kierunkach.

PO ZWYCIĘSTWIE ŚWIEC

dzięki którym inż. Liefeldt uzyskał najlepszy czas dnia w wyścigu Łódzkim

NOWE WIELKIE ZWYCIĘSTWO MAGNET!

W wyścigu górskim pod Ojcowem pierwszy w kategorji wyścigowej — Jan Ripper na samochodzie Bugatti, pierwszy w kategorji sportowej — Vermirowsky na czterocylindrowym samochodzie Tatra, chłodzonym powietrzem.

OBAJ STOSOWALI

MAGNETA BOSCHA

Gen. repr. I. KESTENBAUM, Warszawa, Wilcza 29, telefon 170-87.

Własne warsztaty reparacyjne — ulica Wiktorska Nr. 10, telefon 17-17.

Największy wybór akcesoryj samochodowych w Polsce

— Tłoki aluminjowe, pierścienie tłokowe, łańcuchy pociągowe i rozdzielcze —

Okucia do karoserji, zamki, klamki, zawiasy, blacha aluminjowa, listwy żelazne, mosiężne, aluminjowe i t.d.

I. KRUPKA

Warszawa, Nowy-Swiat 5 tel. 210-70

Kilkaset opon i dętek różnych marek stale na składzie.

Katalogi wysyła się na żądanie!

„AUTO I TURYSTA“ UKAZUJE SIĘ DWA RAZY W MIESIĄCU 1-go I 15-go

Redakcja i Administracja: Warszawa, Bagatela 3. Tel. 540-22. Redaktor naczelny przyjmuje w soboty od g. 14 do 16-ej. Rękopisów nie zwraca się.

Prenumerata roczna Z. 16.—, półroczna Z. 9.— wraz z przesyłką. Konto P.K.O. 22990.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona Z. 800.—, 2/3 strony Z. 560.—, 1/2 strony Z. 450.—, 1/3 str. Z. 320.—, 1/6 str. Z. 180.—. Ogłoszenia mniejsze niż 1/6 strony po Z. 2.— za milimetr jednoszpaltowy przy układzie strony trzyszpaltowym. Ogłoszenia dwubarwne o 50% drożej. Administracja nie odpowiada za terminowy druk ogłoszeń i nie przyjmuje zastrzeżeń w sprawie miejsca ogłoszeń.

Redaktor odpowiedzialny: **Roman Aprill.** Wydawca: **„Auto i Turysta“** Sp. z o. o.

Drukarnia „Literacka“, Spółka z ogr. odp., Warszawa, Nowy Świat 22. Telefon 281-88.



OPONY SAMOCHODOWE

MARKI

Englebert

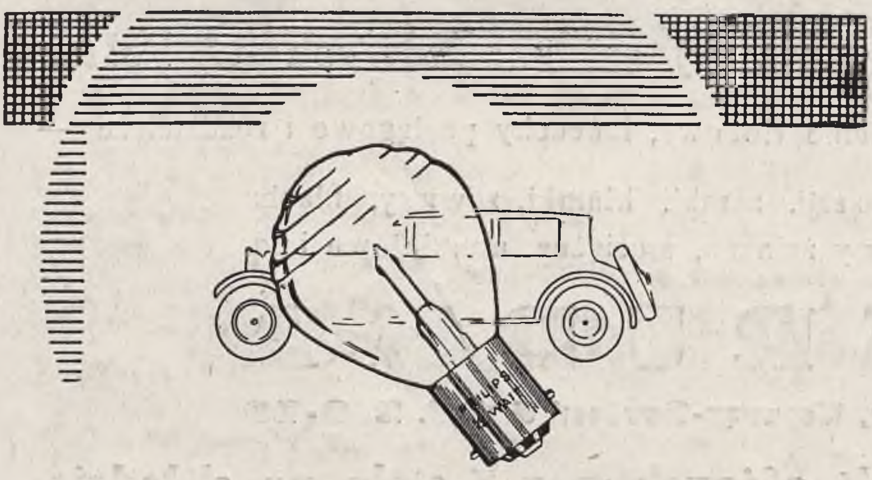
SĄ WYRABIANE

WE WSZYSTKICH WYMIARACH

i

NA WSZYSTKIE RODZAJE FELG.

NA WSZYSTKIE RAIDY i WYCIECZKI
WSKAZANEM SĄ IDEALNE „BALONY“
o ZNANYM i POSZUKIWANYM NOWYM PROTEKTORZE!



ŻARÓWKI PHILIPSA

DUPLO

PRZYCZYNIAJĄ SIĘ DO ZMNIEJSZENIA NIESZCZĘŚLIWYCH WYPADKÓW

NAJWIĘKSZA PEWNOŚĆ w drodze, gdyż światło tych żarówek sięga dalej niż światło każdej innej żarówki samochodowej.

NAJWIĘKSZA PEWNOŚĆ dla jadącego, gdyż drugie ognisko (nieoślepiające) jest o równej światłosile co i pierwsze i z tego powodu przy przełączaniu z jednego ogniska na drugie wydajność światła pozostaje ta sama.

NAJWIĘKSZA PEWNOŚĆ dla jadącego z przeciwnej strony automobilisty, gdyż światło drugiego ogniska żarówki jest rzucone w dół. Oślepienie jest więc zupełnie wykluczone.

ROZWIĄZANIE PROBLEMU PRZECIWOŚLEPIAJĄCEGO!

POLSKIE ZAKŁADY PHILIPS S. A. WARSZAWA, KAROLKOWA 36/44